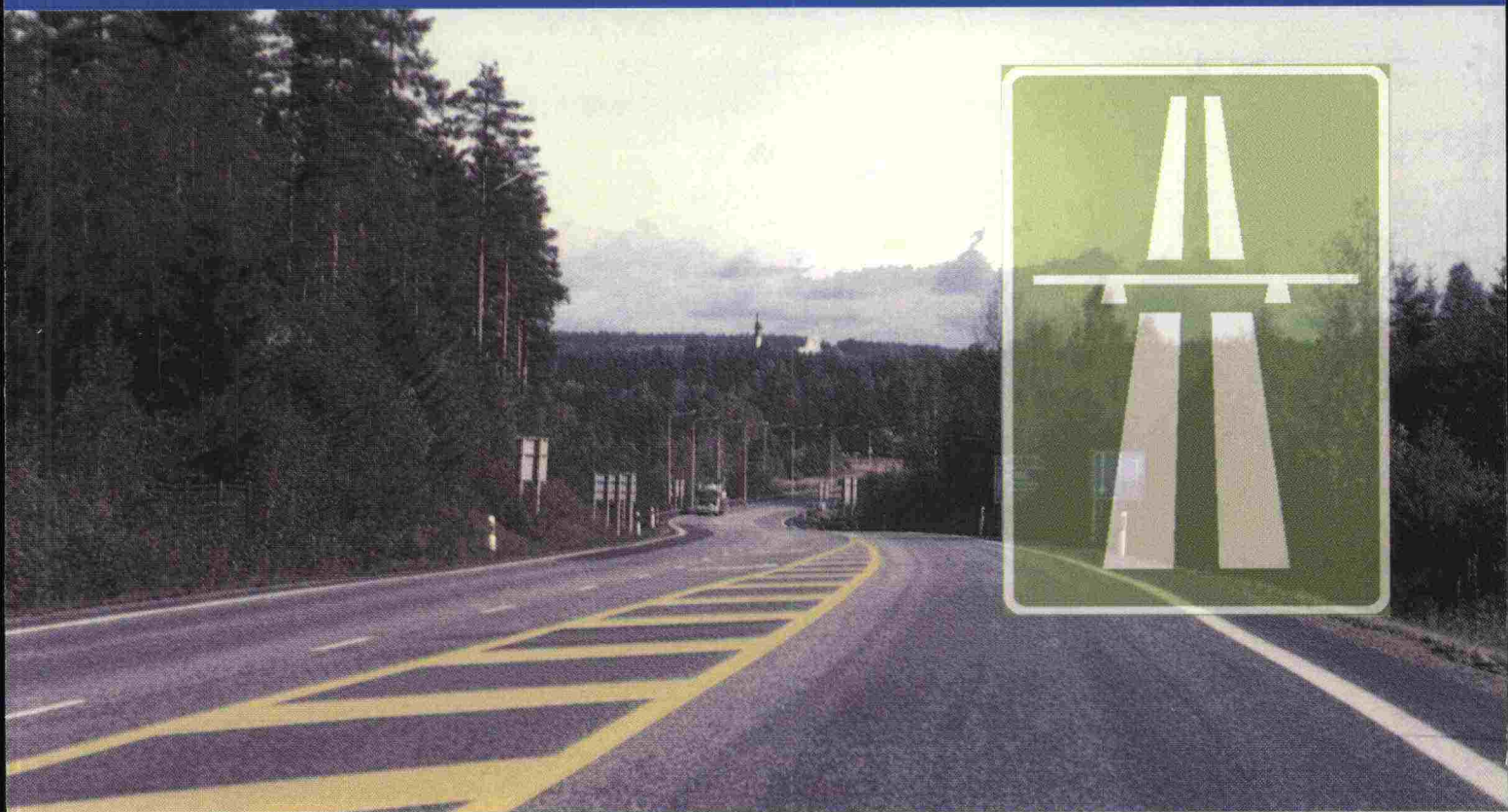


## Valtatie 4 (E-75) Lahti – Lusi palvelusopimus

### Esivalintamateriaali



Tiehallinto  
Hämeen tiepiiri  
12.06.2003

## Esivalintamateriaali

<b>1. Hanke .....</b>	<b>3</b>
1.1. Hankeperustelut .....	4
<b>2. Tiehallinnosta .....</b>	<b>5</b>
2.1. Tiehallinnon hankintastrategia .....	5
2.2. Tilaaja ja projektiorganisaatio .....	6
2.3. Hankkeen rahoitus .....	6
2.4. Tavoitteena elinkaariohjelman .....	6
<b>3. Hankintamalli .....</b>	<b>8</b>
3.1. Palvelusopimuksen keskeinen sisältö .....	8
3.2. Toimivuusvaatimukset ja tekniset tuotevaatimukset .....	9
3.3. Maksumekanismi .....	9
3.4. Riskienjako .....	10
<b>4. Hankekuvaus .....</b>	<b>11</b>
4.1. Hankkeen laajuus .....	11
4.2. Hankkeen tekninen toteutus .....	12
4.3. Tiestön ominaisuudet ja suunnitellut toimenpiteet .....	13
<i>Tiet ja liittymät .....</i>	<i>13</i>
<i>Kevyt- ja joukkoliikenne .....</i>	<i>13</i>
<i>Sillat ja siltasuunnitelmat .....</i>	<i>13</i>
<i>Pohjaolosuhteet ja maa-ainesten hankinta .....</i>	<i>14</i>
<i>Tien kuivatus .....</i>	<i>14</i>
<i>Maa-alueiden hankinta .....</i>	<i>15</i>
<i>Asuinalueet ja melu .....</i>	<i>15</i>
<i>Pohjavedet .....</i>	<i>15</i>
<i>Luonnon arvokohteet .....</i>	<i>15</i>
<i>Ekologiset yhteydet .....</i>	<i>15</i>
<i>Kulttuurikohteet .....</i>	<i>15</i>
<b>5. Esivalinta, ohjeet ehdokkaille .....</b>	<b>16</b>
5.1. Ilmoittautuminen ehdokkaaksi ja ilmoittautumisaika .....	16
5.2. Ehdokkaiden valintaperusteet .....	16
5.3. Esivalintamateriaali ja tiedustelut .....	17
5.4. Ehdokkaalle aiheutuvat kulut .....	17
5.5. Tarjouskilpailu .....	17
5.6. Valintaperusteet .....	18
5.7. Sopimusneuvottelut .....	18
5.8. Sähköinen tiedonvälitys .....	18
5.9. Tietoja esivalintamateriaalista .....	18
Alustava aikataulu ja yhteystiedot .....	Takakansi



## 1. Hanke

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on käynnistänyt hankintamenettelyn valtatie 4 (E-75) Lahti - Heinola ohituskaistien rakentamiseksi moottoritieksi sekä Lahti – Lusi moottoritieosuuden sekä maantien 140 hoito- ja ylläpitopalveluiden hankkimiseksi yhdellä palvelusopimuksella.

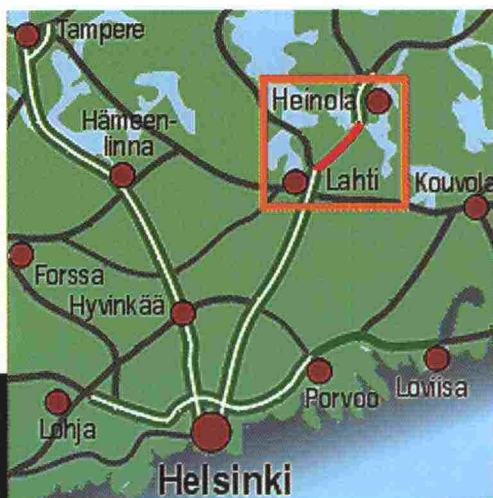
Rakentamiseen sisältyviä toimenpiteitä ovat mm. tarvittavien rakentamissuunnitelmien laatiminen, ohituskaistien rakentaminen moottoritieksi, melunsuojauksen toteuttaminen noin 12 km:n matkalla, 1. luokan pohjavesialueiden suojaus 4 km:n matkalla, 27 sillan rakentaminen sekä tieympäristön kehittäminen.

Lahti – Lusi moottoritieosuuden ja maantien 140 hoito- ja ylläpitopalveluille asetettuja tavoitteita on väylien päivittäisen liikennöitävyyden hoitaminen siten, että liikenne sujuu väylillä turvallisesti. Palveluntuottaja vastaa myös väylien rakenteiden ja laitteiden hoidosta ja ylläpidosta sovitun tasoisesti.

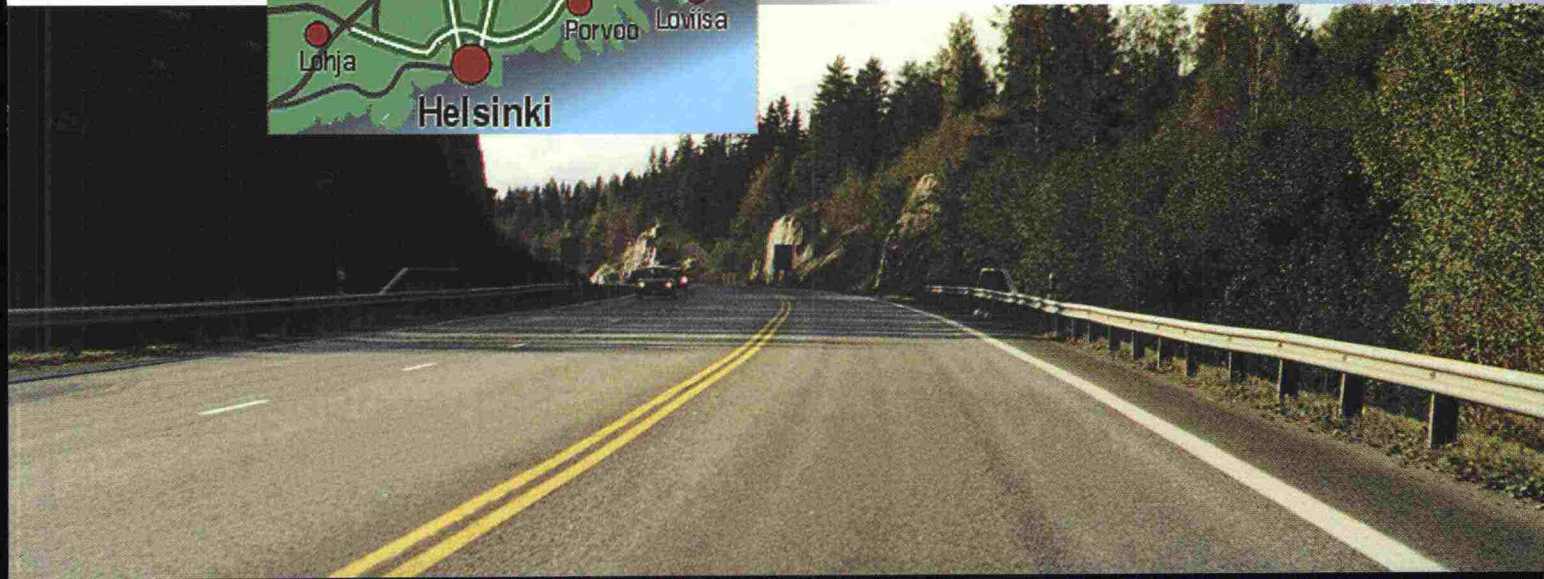
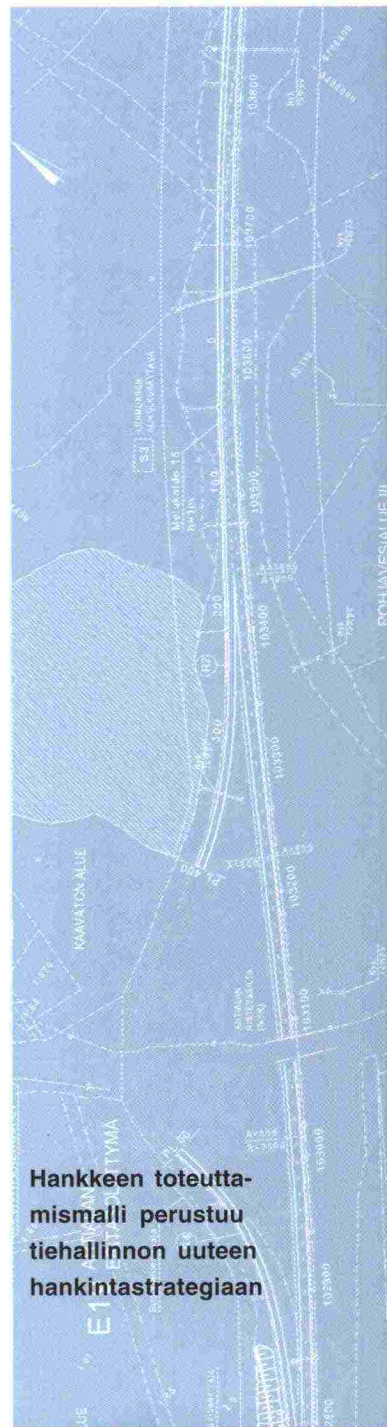
Hankkeen toteuttamismalli perustuu tiehallinnon uuteen hankintastrategiaan, josta on kerrottu tarkemmin kohdassa 2.1.

Palvelusopimuksen tiehallinnolle aiheuttamat arvioidut kustannukset ovat noin 54 miljoonaa euroa, josta rakentamisen osuus on 39 miljoonaa euroa. Valtatie 4 Lusi – Heinola moottoritieosuuden ja rinnakkaistienä toimivan maantien 140 hoito- ja ylläpitopalveluiden sopimuskausi on 9 vuotta eli vuodesta 2004 vuoteen 2012.

Hanke on kuvattu kohdassa 4.



Hankkeen toteuttamismalli perustuu tiehallinnon uuteen hankintastrategiaan



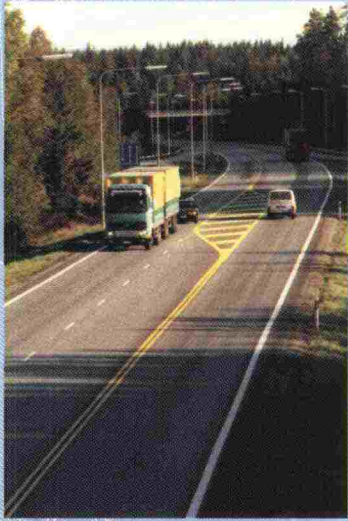


## 1.1. Hankkeen perustelut

Ohituskaistatie Lahti - Heinola muodostaa tieverkollisen epäjatkuvuuskohdan valtatiellä 4 kahden sujuvaliikenteisen moottoritieosuuden välillä. Ohituskaistatiellä liikenne ruuhkautuu säännöllisesti. Myös varsinaisen ruuhka-ajan ulkopuolella liikenne on häiriöaltista. Liikenneonnettomuuksia tapahtuu erityisesti ohituskaistojen päättymis- ja alkamiskohdissa. Ruuhkautumisella on myös alempiasteiselle tieverkolle kohdistuvia epäsuoria vaikutuksia. Lahti–Heinola välin ruuhkautuessa hakeutuu liikenne vaihtoehtoisille reiteille ja alempiasteiselle tieverkolle, missä onnettomuusriski kasvaa ja haitat ympäristölle lisääntyvät. Lahden ja Heinolan välisen osuuden liikennemäärät ovat kasvaneet valtateiden normaalia liikenteen kasvua nopeammin. Vuosikasvu on keskimäärin ollut 5,3 % vuosina 1996-2002, kun se vastaavilla teillä on ollut keskimäärin 2,5 %. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä tieosuudella vuonna 2002 oli 13.700-14.000 ajoneuvoa. Pahimpina ruuhkapäivinä liikennemäärä on ollut jopa 23.000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Rakentamalla Lahden ja Heinolan välinen tieosuus moottoritieksi kehitetään valtatieltä 4 osana valtakunnallista päätieverkkoa. Ratkaisu tukee yhdyskuntarakenteen kehittymistä sekä kuntien maankäyttötavoitteita ja -suunnitelmia. Uusi moottoritie parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kuljetusten sujuvuutta. Tieosuuden muuttuminen moottoritieksi vähentää tieosuudella tapahtuvien liikenneonnettomuuksien määrää. Suunnittelun ja toteutuksen tavoitteena on, että tieosuudella toteutettavat toimenpiteet ovat mahdollisimman ympäristöystävällisiä ja että tien haittavaikutuksia asutukselle ja luonnonympäristölle vähennetään melu- ja pohjavedensuojauksien avulla.

Uuden hankintamallin soveltamisella pyritään kokonaistaloudellisesti tehokkaaseen toteutustapaan, jossa palveluntuottajan tietotaitoa ja innovointia sekä riskienhallintaa hyödynnetään. Hankkeen toteuttamiselle asetetut taloudelliset tavoitteet edellyttävät, että hankintamenettelyssä saadut tarjoukset osoittautuvat kokonaistaloudellisesti edullisiksi.



**Lahden ja Heinolan välisen osuuden liikennemäärät ovat kasvaneet valtateiden normaalia liikenteen kasvua nopeammin (kuvan tiedot vuodelta 2000).**





## 2. Tiehallinnosta

Vastuu yleisten teiden palvelu- ja laatutasosta, liikennöitävyydestä ja tieverkon kunnosta on eduskunnan ja valtioneuvoston ohjauksessa toimivalla ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluvalla tiehallinnolla.

Tiehallinto vastaa koko Suomen maantieteellisellä alueella ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen sujuvuudesta, ajomukavuudesta ja turvallisuudesta. Yhteistyössä muista liikennemuodoista vastaavien viranomaisten kanssa tiehallinto suunnittelee, ylläpitää, kehittää koko liikennejärjestelmää. Tiehallinnolle kuuluvia lakisääteisiä viranomaistehtäviä ovat mm. yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksyminen ja tiepäästösten antaminen. Tiehallinto toimii lupien, lausuntojen ja päätösten antajana tieverkon laajuutta ja tiealueita koskevissa hallinnollisissa käsittelyissä, ajoneuvojen painojen ja nopeuden rajoittamisessa ja tieverkon, tiealueen ja tienvarsien erikoiskäyttöä koskevissa asioissa. Tiehallinto toimii tieliikennejärjestelmän asiantuntijana ja valmistelee yleisten teiden tienpitoa, tie- ja liikenneolojen kehittämistä koskevat ratkaisut poliittista päätöksentekoa varten.

### 2.1. Tiehallinnon hankintastrategia

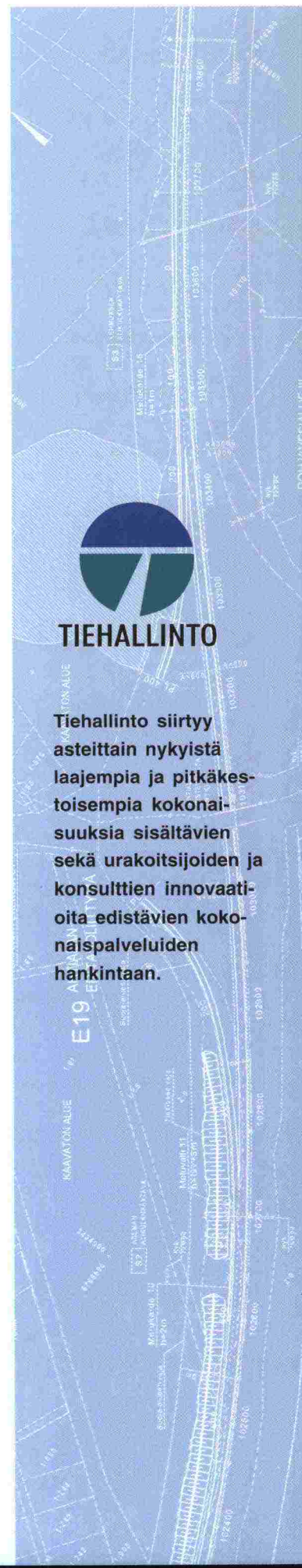
Tiehallinto on vuoden 2003 alussa hyväksynyt uuden tienpidon hankintastrategian. Tavoitteena on kehittää ja ottaa käyttöön sellaisia hankintamenettelyjä ja toimintatapoja, joissa suunnittelijoiden ja urakoitsijoiden innovaatioita ja tuotekehitystyötä voidaan hyödyntää sekä sitä kautta parantaa toiminnan tuottavuutta ja kannattavuutta.

Strategian mukaisesti tiehallinto siirtyy asteittain nykyistä laajempia ja pitkäkeisempia kokonaisuuksia sisältävien sekä urakoitsijoiden ja konsulttien innovaatioita edistävien kokonaispalveluiden hankintaan. Hankintastrategian yhtenä tavoitteena on mm. lisätä palveluntuottajien mahdollisuuksia vaikuttaa hankkeiden tekniseen toteutukseen.

Erillisten urakka- ja konsulttisopimusten rinnalle kehitetään peräkkäisiä toteutusvaiheita sisältäviä kokonaissopimuksia. Tilaajana tiehallinto tulee asettamaan tuotettaville ja kilpailutettaville palveluille toimivuusvaatimuksia ja teknisiä laatuvaatimuksia, joiden toteutumisesta palveluntuottaja vastaa. Elinkaarivastuujateluun perustuvalla hankintamallilla pyritään kustannustehokkuuteen mm. jakamalla hankkeiden toteutukseen liittyvät riskit tilaajan ja palveluntuottajan välillä sekä yhdistämällä suunnittelu, toteutus ja ylläpito hankkeen taloudelliseen elinkaareen.

Uudistus tulee edellyttämään sekä tilaajalta että palveluiden tuottajilta laajaa osaamista. Tiehallinnon rooli selkeytyy tienpidon palveluiden tilaajaksi.

Tiehallinnon tienpitoon liittyvät tuotteet ja palvelut, viranomaistehtäviä lukuun ottamatta, tulevat avautumaan kilpailulle vuoteen 2005 mennessä.



**TIEHALLINTO**

**Tiehallinto siirtyy  
asteittain nykyistä  
laajempia ja pitkäkes-  
toisempia kokonai-  
suuksia sisältävien  
sekä urakoitsijoiden ja  
konsulttien innovaati-  
oita edistävien koko-  
naispalveluiden  
hankintaan.**





## 2.2. Tilaaja ja projektiorganisaatio

Tiehallinto on muodostanut hankkeen toteuttamiseksi oman projektiorganisaationsa. Hämeen tiepiiri toimii hankkeen tilaajana (jäljempänä tilaaja). Lisätietoja antavat projektipäällikkö Kari Kuntsi ja projektivastaava Tero Haarajärvi. Yhteystiedot esitteen takakannessa.

Tilaaja käyttää asiantuntijoinaan PwC Corporate Finance Oy:tä, LT-Konsultit Oy:tä, TL-Suunnittelu Oy:tä sekä Innogeo Oy:tä.

## 2.3. Hankkeen rahoitus

Valtatie 4 Lahti – Heinola moottoritien rakentamisen aloitus ja tilausvaltuutus sisältyvät valtion vuoden 2003 budjettiin.

Rahoitus tulee rakentamisen osalta investointimomentilta sekä hoidon ja ylläpidon osalta Hämeen tiepiirin perustienpidon momentilta. Moottoritien valmistumisen jälkeen palvelun tuottajalle maksetaan vuotuista palvelumaksua, jonka suuruus on riippuvainen mm. tuotettujen hoito- ja ylläpitopalveluiden laadusta.

## 2.4. Tavoitteena elinkaariohjelma

Elinkaarimalliin perustuva hanke edellyttää palveluntarjoajilta merkittävää panostusta, minkä vuoksi toimivien markkinoiden syntyminen ja aidon kilpailun aikaansaaminen edellyttää, että vastaavan tyyppisiä hankekokonaisuuksia tul- laan jatkossakin toteuttamaan.

Nyt kysymyksessä oleva Lahti – Heinola -hankkeeseen sovelletaan elinkaarimallin periaatteita.

Tiehallinnon tavoitteena on ns. elinkaariohjelma hankkeista, jotka voisivat soveltua toteuttaviksi elinkaarimallilla. Ohjelma on kolmivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa elinkaarihankkeet toteutetaan ilman yksityiseltä sektorilta tule- vaa rahoitusta, toisessa vaiheessa sovelletaan osittaista yksityisen sektorin rahoitusvastuuta ja kolmannessa vaiheessa elinkaarimallia sovelletaan esim. kolmeen hankkeeseen siten, että yksityinen sektori vastaa kokonaisuudessaan hankkeiden toteutuksen rahoituksesta. Lisäksi selvitetään, voidaanko hankin- tamallia tulevaisuudessa yleisesti soveltaa muihinkin toteutettaviin investointi- ja palveluhankkeisiin. Ohjelman vahvistaminen ja hankkeiden toteuttaminen edellyttää valtioneuvoston hyväksymistä.

Uusi elinkaarivastuuseen perustuva hankintamenettely on johdonmukainen jat- ke jo tehdylle kehitystyölle. Elinkaarimallilla saavutettavat hyödyt ovat:

**Innovaatioilla parempaan tuottavuuteen.** Parempaan tuottavuuteen pääs- tään, kun rakentamisesta, hoidosta ja ylläpidosta muodostetaan kokonaisuus. Kokonaiskustannukset optimoituvat, kun sama toteuttaja sekä rakentaa väylän että pitää sen kunnossa, koska tällöin rakentamisessa huomioidaan paremmin väylän hoito ja ylläpito. Tilaaja ei sido etukäteen teknisiä ratkaisuja, vaan ensi-



sijaisesti määrittelee ostettavan palvelun laadun. Vastuu yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä säilyy tiehallinnolla, joka edelleen vastaa hallinnollisesta tie-suunnitelmasta. Innovaatiot hyödyntävät win win-periaatteen mukaisesti sekä tilaaja että tuottaja.

**Asiakaslähtöinen palvelutuotanto.** Maksumekanismi perustuu palveluntuotannon kauppatapaan: palveluntuottajalle maksetaan toteutuneesta palvelusta. Kun palveluntuottaja saa osan maksuista vasta väylän käyttöönoton jälkeen, on palveluntuottajalla taloudellinen kannustin optimoida rakentamiseen sitoutuva aika. Palveluntuottajan saamat maksut sidotaan sekä tienkäyttäjien että yhteiskunta-asiakkaan odotuksiin. Maksumekanismi kautta tuotettujen palveluiden laatu heijastuu palvelumaksun suuruuteen. Korkeamman palvelumaksun maksaminen edellyttää esim. liikenneturvallisuuksäästöjä tai rakenteiden käyttöiän pidentymistä. Vastuu teknisestä laadusta jää palveluntuottajalle, koska palveluntuottaja vastaa myös tien hoidosta ja ylläpidosta.

**Riskien hallinnalla kustannussäästöjä.** Perinteisellä hankintatavalla tienpiitoon liittyvät riskit jäävät pääosin tilaajaviranomaiselle. Kansainvälisten kokemusten perusteella palveluntuottajan sopimusaikainen kokonaisvastuu hankkeen toteuttamisesta tuo merkittäviä säästöjä tilaajalle.



### Elinkaariohjelman esimerkkihankkeita

Arvioidut rakentamiskustannukset

- 1 Tampereen läntinen kehätie, 57 milj.euroa
- 2 Kehä I Helsinki, 65 milj.euroa
- 3 Imatra – Lappeenranta, 119 milj.euroa

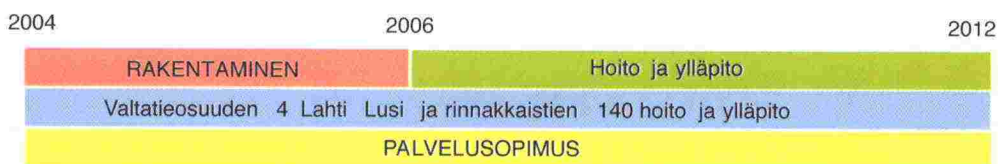




### 3. Hankintamalli

Tiehallinnon uuden hankintastrategian mukaisesti Lahti – Heinola tieosuuden rakentaminen moottoritieksi sekä Lahti – Lusi moottoritieosuuteen olennaisesti liittyvän rinnakkaistienä toimivan maantien 140 hoito ja ylläpito kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena. Tilaajan tavoitteena on kokonaispalvelun tilaaminen ja hankkiminen palveluntuottajilta. Palveluntuottaja ottaa sopimuskauden ajaksi kokonaisvastuun palvelusopimuksessa määritellystä kokonaisuudesta.

Sopimuskausi alkaa vuonna 2004 ja päättyy 2012.



Tilaajan tavoitteena on saada mm. tieväylän käytettävyyteen liittyvät palvelut palvelusopimuksessa määritetyllä tasolla koko sopimuskauden. Tilaaja tulee painottamaan hankkeessa palveluiden toimivuusvaatimuksia, millä pyritään kannustamaan palveluntuottajia käyttämään omia innovatiivisia ratkaisujaan sekä suunnittelussa ja teknisessä toteutuksessa että muissa hoito- ja ylläpito-palveluissa.

Hankintamallilla pyritään saavuttamaan kustannussäästöjä, tehostamaan suunnittelua ja rakentamista sekä kehittämään tienpidolle asetettuja tavoitteita entistä käyttäjäystävällisemmiksi. Hankkeen yhtenä tavoitteena on kehittää valmiuksia määritellä teiden käyttöön liittyviä palveluvaatimuksia.

Palveluntuottaja tuottaa vuotuista tilaajan maksamaa palvelumaksua vastaan sovitun tienpidon kokonaispalvelun sopimuksen kohteena oleville tiejaksoille. Palveluntuottaja vastaa sopimuskauden tieväylän liikennöitävyydestä, hoidosta ja ylläpidosta sekä tuottaa muut sovitut palvelut tilaajalle. Palvelusopimuksessa tullaan painottamaan mm. tieväylän liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta sekä ympäristönäkökohtia. Hankintamallin keskeinen ajatus on se, että Tilaaja määrittelee esisijaisesti haluamansa toimivuusvaatimukset ja antaa palveluntuottajalle suuremman vapauden tuottaa sovitut palvelut.

Palvelumaksujen määräytymisperusteet on pääpiirteissään esitetty kappaleessa 3.3. Maksumekanismi.

#### 3.1. Palvelusopimuksen keskeinen sisältö

Tilaajan ja palveluntuottajan välillä allekirjoitetaan palvelusopimus, jossa on mm. määritelty halutut palvelut, riskienjako ja maksumekanismi. Tilaajan maksamien palvelumaksujen suuruuteen vaikuttavat mm. tuotettujen palveluiden laatu ja määrä. Tavoitteena on kannustaa palveluntuottajaa tuottamaan sovitut palvelut kokonaistaloudellisesti.

Palvelusopimuksessa määritellään osapuolten keskinäiset sopimusvelvoitteet kuten esim. palveluntuottajan toiminnalliset tehtävät ja vastuut. Toiminnallisiin



tehtäviin kuuluvat esim.

- Kokonaispalveluiden tuottaminen
- Rakentamisen toteuttaminen tiesuunnitelman puitteissa
- Myötävaikuttaminen viranomaislupien hakemiseen ja hyväksymisiin
- Hankkeen toteuttaminen sovitussa aikataulussa

Palveluntuottaja vastaa moottoritien rakentamisesta ja palvelusopimukseen kuuluvien tieosuuksien hoidosta ja ylläpidosta ympäröiville kiinteistöille, tienkäyttäjille ja muille kolmansille osapuolille mahdollisesti aiheutuvista vahingoista ja haitoista.

Tilaaaja vastaa puolestaan hallinnollisista viranomaistehtävistä ja tietoisuusprosessista siten, että tiealueen tarvitsemat maa-alueet ovat palveluntuottajan käytettävissä.

Sopimuskauden aikana palveluntarjoajalla on käyttö- ja hallintaoikeus tieväylään vain siltä osin, kun sovittujen palveluiden asianmukainen suorittaminen sitä edellyttävät.

### 3.2. Toimivuusvaatimukset ja tekniset tuotevaatimukset

Hankintamalli lähtee siitä, että rakentamis- ja ylläpitopalvelut tilataan perustuen osin asetettuihin toimivuusmäärittelyihin ja osin teknisiin määrittelyihin.

Lopputuotteelle asetettavat laatuvaatimukset määritellään yksityiskohtaisesti palvelusopimukseen sisällytettävässä palvelukuvauksissa. Toimivuusvaatimuksia sovelletaan mahdollisesti mm:

- Työaikaiseen liikenteen palvelutasoon
- Valmistumisasteeseen
- Hoitoon ja ylläpitoon

Toimivuusvaatimukset esitetään yksilöidymmin tarjouspyyntöasiakirjoissa.

### 3.3. Maksumekanismi

Palvelusopimukseen olennaisesti liittyvä maksumekanismi yhdistää tuotettujen palveluiden laadun ja määrän tilaajan maksamaan palvelumaksuun. Palvelukuvauksilla määritellään tuotettavien palveluiden haluttu laatu ja määrä ja maksumekanismilla määritellään, kuinka poikkeamat sovitussa palvelutasossa tai – määrässä vaikuttavat palveluntuottajan saamaan korvaukseen. Maksumekanismiin on suunnitteilla kannustin, jonka tavoitteena on rohkaista palveluntuottajaa korkealaatuiseen suoritukseen. Tarjoajien tulee hinnoitella tarjouksensa tarjousasiakirjoissa kuvatun maksumekanismin mukaisesti.

Maksumekanismin tulee perustumaan mm. seuraaviin periaatteisiin:

- Maksumekanismi laaditaan erikseen rakentamis- ja palvelujaksolle sekä erikseen maantielle 140 ja valtatielle 4 ;
- Rakentamisen aikainen maksumekanismi kannustaa laadukkaaseen rakentamiseen ja tien liikenteelleoton aikaistumiseen;
- Palvelumaksut perustuvat tien käytettävyyteen yms. palvelukuvauksissa asetettuihin laadullisiin ja määrällisiin tavoitteisiin;





- Alle hyväksyttävän tason tuotetuista palveluista seuraa vähennys palvelumaksuun maksumekanismin mukaisesti;
- Palveluntuottajalla on kannustin kustannustehokkuuteen sekä hankkeen toteuttamiselle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi koko sopimuskauden ajan;
- Maksumekanismi on mitattavissa ja valvottavissa kohtuullisin keinoin;
- Palvelumaksuun tehtävät vähennykset perustuvat palveluihin, jotka eivät vastaa sovittua tasoa laadullisesti tai määrällisesti.

Tarjouskilpailuun valittujen palveluntarjoajien tulee esittää yksityiskohtaiset ja läpinäkyvät taloudelliset laskelmat rakentamisen ja ylläpidon aikaisista rahavirroista ja niiden vaikutuksesta palveluntuottajan taloudelliseen asemaan.

Yksityiskohtainen selostus maksumekanismista tulee sisältymään tarjousasiakirjoissa olevaan palvelusopimusluonnokseen.

### 3.4. Riskienjako

Palvelusopimuksessa sovitaan hankkeeseen liittyvien riskien jakamisesta sopimusosapuolten välillä.

Tarjouskilpailussa tarjoajien mm. edellytetään ottavan kantaa tarjousasiakirjoissa esitettävään riskien jakoon sopimusosapuolten välillä sekä kuinka palveluntuottaja tulee hallitsemaan vastuualueelleen kuuluvat riskit.

Palveluntuottaja	Tilaaaja
<b>Suunnittelu ja rakentaminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rakennussuunnitelmat</li> <li>- Rakentaminen</li> <li>- Aikataulun noudattaminen</li> <li>- Rakenteiden kestävyys</li> <li>- Laatujärjestelmä</li> </ul>	<b>Tieoikeus</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hyväksytyt tiesuunnitelmat, kaavat yms.</li> <li>- Maa-alueiden lunastus ja haittakorvaukset</li> <li>- Maksut rakentamisesta</li> </ul>
<b>Hoito- ja ylläpito</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liikennöitävyys</li> <li>- Turvallisuus</li> <li>- Ympäristö</li> <li>- Toimivuus</li> <li>- Laatujärjestelmä</li> </ul> <b>Laadun osoittamisvelvollisuus</b>	<b>Palvelumaksu</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Palvelumaksujen maksuvelvollisuus</li> <li>- Tarkistukset, lisäykset/ vähennykset</li> <li>- Sanktiot/ bonukset</li> </ul>
<b>Resurssien ammattitaito, saatavuus ja riittävyys</b>	<b>Viranomaisvastuu</b> <b>Sopimustarkastukset</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- laatu ja määrä</li> <li>- lisätyöt</li> <li>- muutokset</li> </ul>
<b>Liiketoiminta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Työnaikainen rahoitus</li> <li>- Yrittäjävastuut</li> <li>- Luovutuskunto</li> <li>- Oman suoritusvelvollisuuden varmennus</li> <li>- Yrittäjä- ja työnantajavelvoitteet</li> <li>- Työaikaiset ympäristöluvat</li> <li>- Vahingonkorvausvastuu kolmansiin osapuoliin nähden</li> </ul>	<b>Tilaaajan maksukyky</b>

Oheisessa taulukossa on esitetty esimerkki hankkeeseen sisältyvästä riskienjaosta.



## 4. Hankekuvaus

### 4.1. Hankkeen laajuus

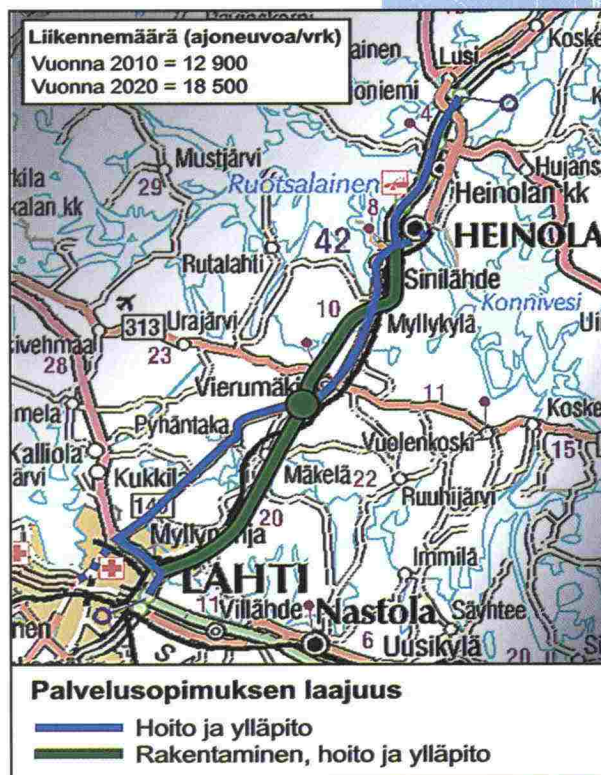
Tällä hetkellä E75 (valtatie 4) Lahdesta Heinolaan on ohituskaistoilla varustettu moottoriliikennetie. Noin 27 kilometrin pituisen ohituskaistatien länsipuolella on varaus moottoritien toiselle ajoradalle. Maantie 140 toimii moottoriliikennetien rinnakkaistienä ja se palvelee paikallista liikennettä sekä toimii päätien ruuhka-aiheutuksen purkajana.

Valtatielle pääsee liittymään Kymijärven ja Heinolan eteläisen eritasoliittymän välisellä osuudella neljästä eritasoliittymästä: Ahtialasta, Seestasta, Vierumäeltä ja Myllykylästä. Lisäksi tiellä on kaksi pysäköimisaluetta. Nykyisellä moottoritiellä on neljä eritasoliittymää: Kymijärven eritasoliittymä Lahdessa, Heinola E, Heinola kk ja Lusin eritasoliittymä Heinolassa.

Valtatietä risteäviä yleisiä teitä suunnittelualueella ovat myös: Vääksy - Vierumäki maantie 313, Koiskalan paikallistie 14087, Seesta - Kumian paikallistie 14089, Pärnämäen paikallistie 14103, Kouvola – Heinola kantatie 46 ja Helsinki – Sodankylä valtatie 5. Lahti - Heinola rata kulkee valtatie 4 rinnalla ja risteää sitä suunnittelualueella kolmesti.

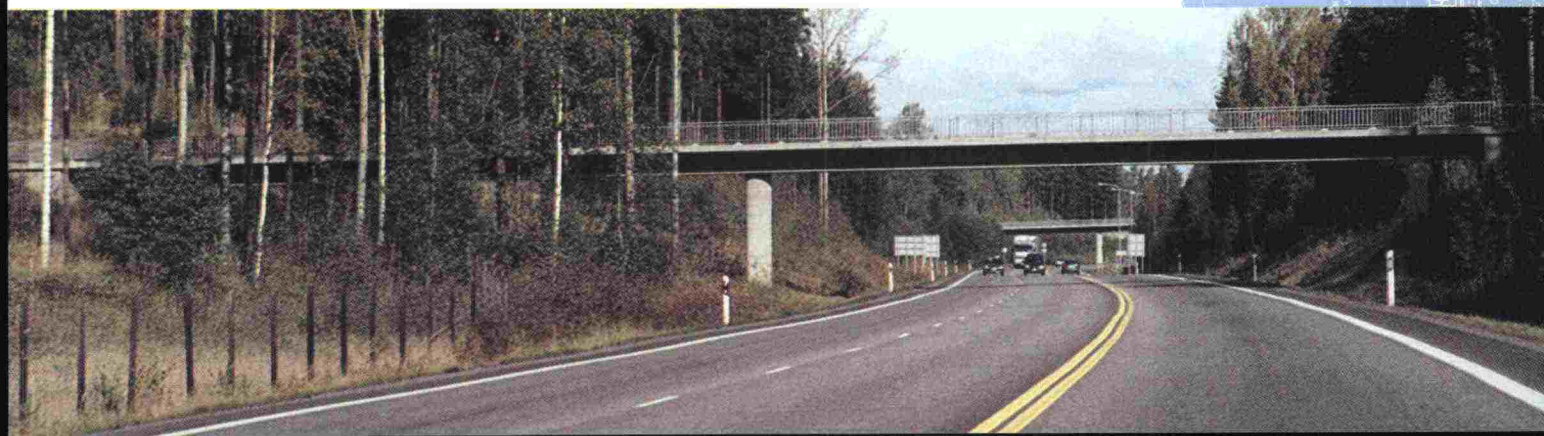
Palvelusopimuksen rakentamista koskeva osuus sijaitsee Lahden, Nastolan ja Heinolan alueella. Se alkaa Lahdesta Kymijärven pohjoispuolelta nykyisen moottoritien päättymiskohdasta ja liittyy nykyiseen moottoritiehen Heinolassa Sini-lähteen kohdalla.

Palvelusopimuksen hoito- ja ylläpito-osuus käsittää Lahti – Lusi välin päätien osalta sekä rinnakkaistien osalta välin Lahti – Heinola, lukuun ottamatta Heinolan Tähden osuutta päätiellä tai kaupungin aluetta rinnakkaistieellä. Nykyinen moottoriliikenne- ja moottoritie Kymijärven eritasoliittymästä Lusiin saakka kuuluu Heinolan alueurakkaan, joka päättyi lokakuun alussa 2005. Maantie 140 kuuluu Lahden alueurakkaan Vierumäelle ja siitä eteenpäin Heinolan urakkaan. Lahden alueurakka kilpailutetaan seuraavan kerran vuonna 2004.

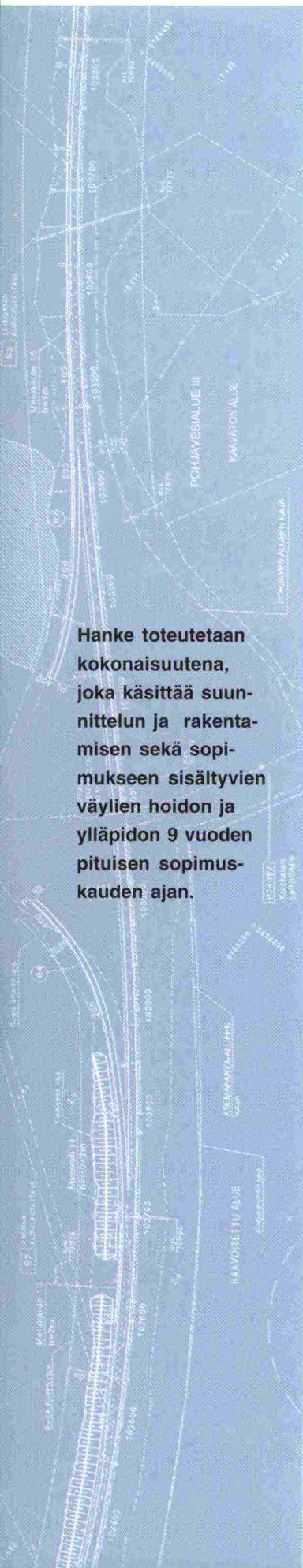


Lisätietoa hankkeesta  
(mm. tiesuunnitelma,  
yleissuunnitelma)  
[http://www.tiehallinto.fi/  
lahti-heinola/](http://www.tiehallinto.fi/lahti-heinola/)

Tällä hetkellä E75  
(valtatie 4) Lah-  
desta Heinolaan  
on ohituskaistoilla  
varustettu mootto-  
riliikennetie.







## 4.2. Hankkeen tekninen toteutus

### Suunnittelu- ja rakentamisperiaatteet

Hanke toteutetaan kokonaisuutena, joka käsittää suunnittelun ja rakentamisen sekä sopimukseen sisältyvien väylien hoidon ja ylläpidon 9 vuoden pituisen sopimuskauden ajan.

Hämeen tiepiiriin laatima hanketta koskeva valtatie 4 tiesuunnitelma on valmistunut syyskuussa 2002. Suunnitelmia täydennetään kesän 2003 aikana.

Tarjouspyyntövaiheessa tilaaja antaa laatuvaatimukset, jotka ovat laskennallisia ja lopputuotteen seurantaan perustuvia. Toimittajalle jää vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa pyydetty laatu.

Tarjouspyyntövaiheessa toimittajilta ei edellytetä tehtäväksi ja esitettäväksi nykykäytännön (SR, ST tai KVV) muotoista tarjousvaiheen rakennussuunnitelma-asiakirjoja. Tarjouspyyntövaiheessa toimittajalta vaaditaan ainoastaan selvityksiä ja laskelmia esimerkiksi väylien rakenteista, pohjanvahvistuksista ja tietyistä erikoisrakenteista, kuten meluesteet.

Rakentamisen aikana laaditaan toteutussuunnitelmat niistä suunnitelmaosista, jotka ovat rakentamisen ja tilaajan hyväksymisen sekä laadun seurannan kannalta välttämättömiä. Rakentamisen aikaisissa suunnitelmissa esitetään mm. pohjanvahvistusratkaisut, silta- ja erikoisrakenteiden (melu, pohjavedensuojaus) suunnitelmat, viitoitus, valaistus, kuivatus, tyyppipoikkileikkaukset ja työselitykset. Laadittavista rakennussuunnitelmista vain erikseen mainitut hyväksytään tilaajalla. Toimittajilta edellytettävä suunnittelu ja niiden hyväksymismenettelyt esitetään yksityiskohtaisesti tarjouspyyntöasiakirjoissa.

Rakennustöiden arvioidaan alkavan alkuvuodesta 2004. Liikenteelle uusi moottoritie avataan kokonaisuudessaan vuonna 2006. Hankkeen aikataulusta ja toteutuksen etenemisestä odotetaan toimittajien esittävän oman näkemyksensä.

### Hoito ja ylläpito sopimuskautena

Hoidon tarkoituksena on ylläpitää tien päivittäinen liikennekäytettävyys, eli huolehtia liikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta. Ylläpitotehtävillä poistetaan rakenteiden ja laitteiden kulumisesta johtuvat viat tai puutteet ja saatetaan suunniteltuun kuntoon.

Sopimusajan kuluessa tapahtuvan ylläpidon on varmistettava, että tiealue rakenteineen on laatu- ja ylläpidon yhtenevä osa päätieverkkoa. Tierakenteisiin ei saa kohdistua normaalia suurempaa ylläpitotarvetta välittömästi sopimusajan päättyttyä. Hoidon tason on vastattava vähintään hankkeeseen rajoittuvien tietien hoitotasoa.

Tiedot nykyisen ajoradan ja rinnakkaistien kunnosta sekä hoidolle ja ylläpidolle esitettävät laatuvaatimukset esitetään yksityiskohtaisesti tarjouspyyntöasiakirjoissa.



### 4.3. Tiestön ominaisuudet ja suunnitellut toimenpiteet

#### Tiet ja liittymät

Rakennettavan uuden ajoradan kokonaisleveys on 11,75 metriä. Ajoradalla on kaksi 3,75 metriä leveää ajokaistaa sekä 3,0 metriä leveä ulko- ja 1,25 metriä leveä sisäpiennar. Nykyisen ohituskaistatien leveys on 13,0 metriä. Sen tiemerkinnot uusitaan niin, että ajokaistat ovat 2x3,75 metriä ja pientareet 3,5 ja 2,0 metriä leveät. Ajoradat erotetaan toisistaan keskialueella, jonka leveys vaihtelee välillä 4,5-15,0 metriä. Alle 15 metriä leveät keskialueet varustetaan tiehallinnon hyväksymillä törmäystestatuilla kaiteilla.

Ahtialan, Seestan ja Myllykylän eritasoliittymien itäiset rampit jäävät ennalleen. Läntiset rampit liitetään moottoritien uuteen ajorataan. Ramppien tasoliittymät yllätyillä teillä säilyvät entisillä paikoillaan.

Vierumäen eritasoliittymässä läntiset rampit liitetään moottoritien uuteen ajorataan. Itäpuolelle tulee uusi linja-autoramppi, jonka takia myös Heinolan suuntaan liittyvän rampin linjausta joudutaan muuttamaan.

Moottoritien toisen ajoradan rakentaminen aiheuttaa vähäisiä muutoksia nykyisiin yksityistiejärjestelyihin. Olemassa olevat yksityistieyhteydet säilyvät kuitenkin ennallaan.

Nykyisen ajoradan ja rinnakkaistien osalta tiedot rakenteellisesta kunnosta selvitetään kesän 2003 aikana. Tiedot tullaan sisällyttämään tarjouspyyntöasiakirjoihin.

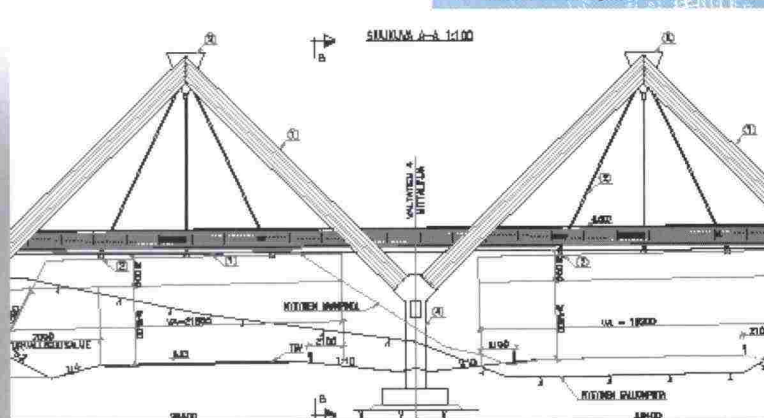
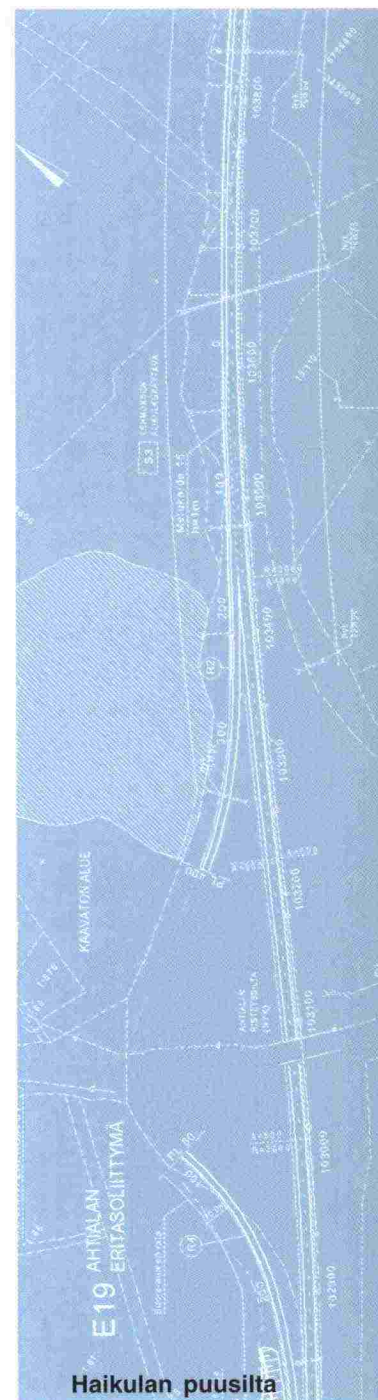
#### Kevyt- ja joukkoliikenne

Tiesuunnitelmaan ei sisälly uusia kevyen liikenteen yhteyksiä Vierumäen eritasoliittymän linja-autopysäkeille johtavia teitä lukuun ottamatta.

Linja-autoliikenteen reitit säilyvät pääosin ennallaan. Vierumäen eritasoliittymään sijoitetaan linja-autopysäkit.

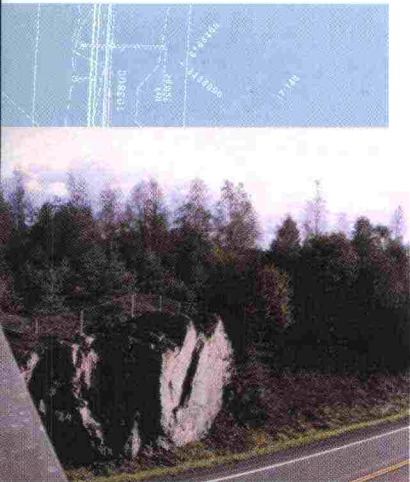
#### Sillat ja siltasuunnitelmat

Tiesuunnitelma sisältää siltasuunnitelman Seestanjoen kohdalle rakennettavista silloista moottoritien molemmille ajoradoille. Sillat korvaavat joen nykyiset



Havainnekuva moottoritiestä.





teräspeltirummut ja mahdollistavat sekä riistaeläinten kulun että virkistyskäytön eritasossa. Siltojen rakentamiskustannukset ovat kuitenkin huomattavan suuret ja ne toteutetaan vain, mikäli niiden rakentamiskustannukset ovat sisällytettävissä hankkeelle asetettuun kokonaiskustannustavoitteeseen.

Nykyisellä valtatiellä on kaikkiaan 36 siltaa, joista risteyssiltoja on 7, alikulkukäytäviä 15, ylikulkukäytäviä 11 sekä radan ali- ja ylikulkusiltoja 3. Valtatien ylittäviä siltoja on yhteensä 17, joista kaksi joudutaan korvaamaan uudella sillalla. Muissa ylittävissä silloissa on varauduttu uuteen ajorataan.

Uuden ajoradan alittavat sillat on suunniteltu pääsääntöisesti viereistä nykyistä siltaa vastaavalla mitoituksella ja ulkonäöltään samanlaisiksi kuin nykyinen silta.

### Pohjaolosuhteet ja maa-ainesten hankinta

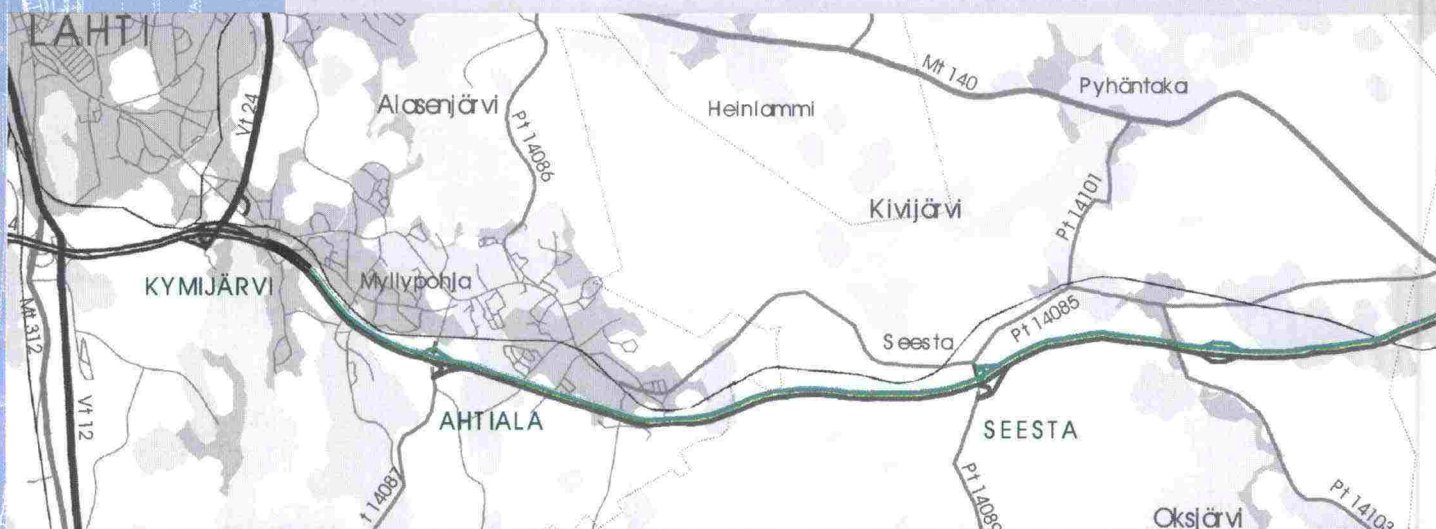
Tienlinjan pehmeiköt ovat maalajiltaan varsin vaihtelevasti savea ja silttiä, pinasta paikoin turvetta. Tähänastisissa suunnitteluvaiheissa pehmeikköjen pohjarakennusratkaisut ovat enimmäkseen olleet pehmeimmillä kohdilla massanvaihtoja joko kaivamalla tai syvillä pehmeiköillä pohjaantäyttöinä ja/tai tiepengerten esikuormittamisilla silttisillä pohjilla. Nykyisen tien massanvaihdot on monin paikoin tehty lievästi ylileveinä nyt tehtävän leventämisen helpottamiseksi.

Maaleikkausmassojen ja massanvaihtojen arviointi ja niistä aiheutuvat kustannukset jäävät palveluntuottajan vastuulle.

Ylijäämämassat sijoitetaan maisemanhoidollisiin täyttöihin, meluvallien korotuksiin, keskialueen valleihin jne. Tienlinjalta syntyvä rakenteisiin kelpaamaton maa-aines viedään suunnitelmassa varatuille läjitysalueille.

### Tien kuivatus

Moottoritien kuivatusjärjestelyt perustuvat nykyisen tien ja ympäristön kuivatusolosuhteisiin. Kuivatus hoidetaan yleensä rummuilla ja avo-ojilla. Nykyisen tien alittavia rumpuja jatketaan uuden ajoradan ali, keskialueelle ja siltapaikkoihin





tehdään uusia rumpuja. Kapeille keskialueille rakennetaan sadevesiviemäröinti.

Erityistä huomiota kiinnitetään pohjavesialueilla tien valumavesien maaperään imeytymisen estämiseen johtamalla tien sivuoja- ja keskialueen vedet mahdollisimman nopeasti pohjavesialueen ulkopuolelle.

### Maa-alueiden hankinta

Tilaaja vastaa siitä, että tien rakentamiseen tarvittavat sovitut maa-alueet ovat palveluntuottajan käytettävissä palvelusopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

### Asuinalueet ja melu

Hankkeen toteuttaminen lisää melua eniten nykyisen tien länsipuolella, jolle uusi ajorata rakennetaan. Lähimmissä kohteissa maksimiäänitasojen nousu voi olla merkittävää. Tiesuunnitelmassa esitetyillä melusteilla haitat vähenevät merkittävästi.

### Pohjavedet

Suunnitteluala sijaitsee neljällä pohjavesialueella, joista Lahdessa Kunnas sekä Heinolassa Myllyoja ovat I-luokan pohjavesialueita. Nastolan Harjumäki sekä Heinolan Syrjälänkangas ovat III-luokan pohjavesialueita.

### Luonnon arvokohteet

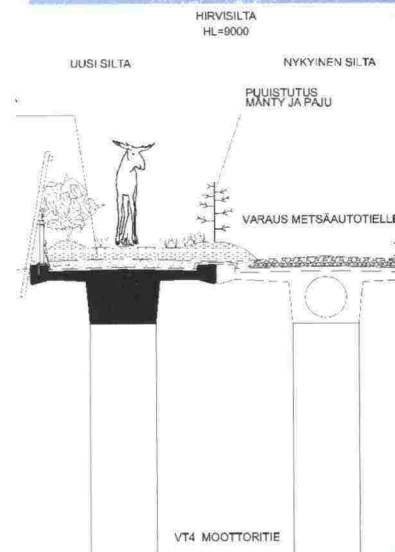
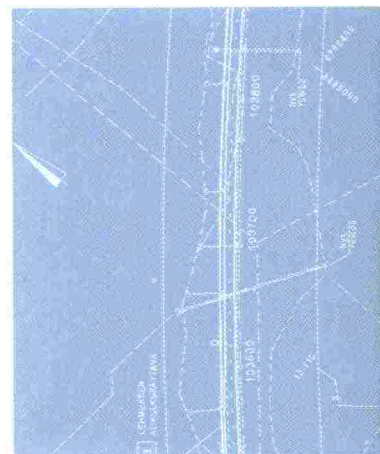
Hankealueen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse Natura 2000 -alueita, luonnonsuojelualueita, muita suojeluohjelmiin sisältyviä alueita eikä muita arvokohteita.

### Ekologiset yhteydet

Moottoritie vaikuttaa elämistöön lähinnä eläinten kulkureitteihin kohdistuvana estevaikutuksena. Moottoritien länsipuolelle rakennetaan uusi riista-aita, itäpuolella nykyinen riista-aita säilyy pääosin ennallaan.

### Kulttuurikohteet

Tien läheisyydessä ei ole nykyisin tiedossa olevia esihistoriallisia kiinteitä muinaisjäännöksiä tai hajalöytöpaikkoja.





## 5. Esivalinta, ohjeet ehdokkaille

Tiehallinnon tilaajaviranomaisena tekemään hankintaan sovelletaan lakia julkisista hankinnoista (1505/1992) sekä asetusta kynnysarvot ylittävistä tavara- ja palveluhankinnoista sekä rakennusurakoista (243/1995). Hankintamenettelyn tavoitteena on mm. olemassa olevien kilpailumahdollisuuksien hyödyntäminen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen aikaansaamiseksi.

Hankkeen kilpailuttamisessa tullaan käyttämään rajoitettua menettelyä, joka käynnistyy esivalintavaiheella. Esivalintavaiheessa hankintamenettelyyn ilmoittautuneiden ehdokkaiden joukosta tilaaja valitsee enintään 5 palveluntarjoajaa tarjouskilpailuun.

Hankkeesta on julkaistu Euroopan Unionin Virallisessa Lehdessä 14/2003 ennakkoilmoitus ja hankintailmoitus 21/2003.

Esivalintavaiheessa ehdokkaat voivat tutustua esimateriaaliin harkitakseen osallistumistaan varsinaiseen tarjouskilpailuun. Vastaanottamiensa asianmukaisten osallistumisilmoitusten perusteella Tilaja valitsee ehdokkaiden joukosta enintään neljä ehdokasta, joille tullaan toimittamaan tarjouspyyntöasiakirjat.

Hankintamenettelyn tavoitteena on innovatiivisten ja kustannustehokkaiden toteutustapojen kehittäminen ja soveltaminen hanketta koskevien teknisten ja lainsäädännöllisten edellytysten puitteissa. Hankintamenettelyn aikana saatuja vaihtoehtoisia toteutustapoja tai suunnitteluun, rakentamiseen tai muihin tuotetaviin palveluihin liittyviä vaihtoehtoisia ratkaisutapoja tai muita ehdokkaan ehdottamia ratkaisuja tai ehdokkaan antamia luottamuksellisia tietoja ei ilmaista muille kilpailijoille ilman tietojen antajan suostumusta. Tämän turvaamiseksi luottamukselliset tiedot tulee erikseen merkitä siten, että ne erottuvat muusta materiaalista.

Tilaja varaa oikeuden olla käynnistämättä tarjouskilpailua esivalintavaiheen jälkeen.

### 5.1. Ilmoittautuminen ehdokkaaksi ja ilmoittautumisaika

Hankkeesta kiinnostuneita palveluntarjoajia pyydetään toimittamaan osallistumisilmoituksensa sekä kyselylomakkeissa pyydetty tiedot kirjallisesti ja cd-rom-tiedostoina kolmena (3) kappaleena tilaajalle osoitteeseen:

Tiehallinto, Hämeen tiepiiri  
Åkerlundinkatu 5 B  
33100 Tampere

Ilmoittautumisaika esivalintaan päättyy 01.08.2003 klo 12:00.  
Määräajan jälkeen saapuneita ilmoituksia ei huomioida.  
Ilmoittautumiset voidaan toimittaa joko suomen- tai englanninkielisenä.





## 5.2. Ehdokkaiden valintaperusteet

Tarjouskilpailuun osallistuminen edellyttää mm. osallistumista esivalintaan sekä kyselylomakkeissa pyydettyjen tietojen toimittamista täydellisinä määräaikaan mennessä.

Ehdokkaiden valintaperusteina on tilaajan kokonaisarvio ehdokkaan hankkeen toteuttamiseksi tarvittavasta kelpoisuudesta, pätevyydestä, kokemuksesta, kapasiteetista ja taloudellisesta asemasta. Edellä mainittujen vaatimusten osoittamiseksi ehdokkaiden on täytettävä ja toimitettava kyselylomakkeet asianmukaisesti täytettyinä määräaikaan mennessä tilaajalle.

Ehdokkaat voivat osallistua tarjouskilpailuun rekisteröitynä yhteisönä, konsortiona tai muuna yhteenliittymänä. Ehdokas, joka osallistuu hankintamenettelyyn yhteenliittymänä tai konsortiona, on esitettävä tilaajalle selvitys konsortion keskinäisistä sopimuksista, sisältäen mm. selvityksen osapuolten välisestä vastuunjaosta. Ehdokkaan on kirjallisesti ilmoitettava hankintamenettelyn aikana tai sen jälkeen tapahtuvat muutokset konsortiossa, yhteenliittymässä tai rekisteröidyn yhteisön osakkeen/ osuudenomistajissa.

### Tekniset ja ammatilliset vaatimukset

Ehdokkaan tulee kirjallisesti esittää teknisen ja ammatillisen pätevyytensä ja kapasiteettinsa suunnitella ja rakentaa moottoritieosuus sekä vastata moottoritienosuuden ja rinnakkaisväylän kunnossapidosta tilaajaa tyydyttävällä tavalla sopimuskauden ajan.

Ehdokkaan on liitettävä ilmoittautumismateriaaliin selvitys aikaisemmasta kokemuksestaan vastaavien palveluiden tuottamisesta esim. hankeluettelona, joi-  
sa ehdokas on toiminut palveluntuottajana.

### Taloudelliset vaatimukset

Ehdokkaan tulee esittää taloudellisesta asemastaan selvitys, joka osoittaa, että ehdokas on taloudellisesti vakavarainen vastatakseen hankkeeseen liittyvistä vastuistaan. Ehdokkaan tulee myös esittää selvitys siitä miten rakennusaikainen rahoitus ja vakuudet järjestetään.

## 5.3. Esivalintamateriaali ja tiedustelut

Esivalintamateriaali toimitetaan suomenkielisenä alkuperäisversiona ja englanninkielisinä käännöksinä. Tulkintaerimielisyyksissä sovelletaan ensisijaisesti suomenkielistä materiaalia.

Esivalintamateriaali on saatavissa 12.06.2003 alkaen.

Hanketta koskevat tiedustelut pyydetään osoittamaan Tiehallinnon Hämeen tiepiirille, osoite Åkerlundinkatu 5 B, 33100 Tampere. Kirjalliset pyynnöt esivalintamateriaalin saamiseksi on toimitettava tiehallinnolle viimeistään 23.06.2003 mennessä.

Hankkeen toteuttamisesta on laadittu tiehallinnon nettisivuille oma sivustonsa,







osoitteessa [www.tiehallinto.fi/lahti-heinola](http://www.tiehallinto.fi/lahti-heinola).

Varsinaiseen tarjouskilpailuun osallistuville palveluntarjoajille tulee varaamaan mahdollisuus tutustua hanketta koskeviin tietoihin tiehallinnon Hämeen tiepiirin tiloissa.

#### 5.4. Ehdokkaalle aiheutuvat kulut

Esivalintaan osallistuvat ehdokkaat vastaavat itse esivalinnasta ja tarjouksen tekemisestä aiheutuvista kuluista. Tarjouskilpailussa hyväksytyjen tarjousten tekijät saavat korvauksen kuluistaan siten, kuin tarjouskilpailun ehdoissa erikseen todetaan.

Tilaaaja varaa oikeuden olla käynnistämättä tarjouskilpailuvaihetta esivalintavaiheen jälkeen.

#### 5.5. Tarjouskilpailu

Esivalintavaiheen jälkeen, mikäli hyväksyttyjä ehdokkaita on riittävästi, tilaaja kutsuu varsinaiseen tarjouskilpailuun vastaanottamiensa esivalintamateriaalien perusteella valitsemansa enintään 5 palveluntarjoajaa.

Tarjouskilpailuun valituille tarjoajille toimitetaan kilpailukutsun yhteydessä tarjousasiakirjat, jossa on yksityiskohtaisesti selostettu mm. hankkeen tekniset edellytykset ja palvelukuvaukset.

Tarjousten tulee olla voimassa 30.04. 2004 asti.

#### 5.6. Valintaperusteet

Hyväksytyistä tarjouksista tilaaja valitsee sopimusneuvotteluihin sen palveluntarjoajan, jonka tarjous on kokonaistaloudellisesti edullisin. Tarjouksia arvioitaessa otetaan huomioon mm. tarjouksen vastaavuus asetettuihin tavoitteisiin, tarjouksen kokonaishinta, vastuunjako, tarjottujen palveluiden laatu ja määrä sekä toteuttajan referenssit.

Tarjouspyyntöasiakirjoissa selostetaan, kuinka tarjousaikana vastaanotetut hyväksyttävät tarjoukset tuleaan pisteyttämään ja mitkä ovat valintaperusteet.

Tarjoajat voivat esittää myös vaihtoehtoisia toteutusmalleja, joille asetettavat vähimmäisvaatimukset esitetään tarjouspyyntöasiakirjoissa. Saaduista tarjouksista voidaan hyväksyä vain vähimmäisedellytykset täyttävät tarjoukset.



## 5.7. Sopimusneuvottelut

Tilaajan tavoitteena on hankkeen käytännön toteutuksen mahdollisimman pikainen käynnistyminen, kuitenkin viimeistään keväällä 2004.

## 5.8. Sähköinen tiedonvälitys

Tilaaja ja ehdokkaat voivat käyttää sähköistä tiedonvälitystä keskinäisessä tiedonvälityksessään. Osapuolet vastaavat omien järjestelmiensä ja etujensa suojaamisesta sähköisessä viestinnässä. Tilaaja ei ole vastuussa virheistä, vahingoista, menetyksistä tai laiminlyönneistä, mitkä johtuvat siitä, että sähköisesti toimitettu asiakirja tai tiedosto on siepattu, turmeltunut, kadonnut, tuhoutunut, saapunut myöhässä, epätäydellisenä tai virheellisenä tai sähköiseen viestintään on sisältynyt muu turvallisuusriski.

## 5.9. Tietoja esivalintamateriaalista

Esivalintamateriaali on laadittu ainoastaan siinä tarkoituksessa, että palveluntarjoajat voivat harkita osallistumistaan tarjouskilpailuun. Materiaalissa esitettyjä tietoja ei tule käyttää mihinkään muuhun tarkoitukseen. Tilaaja varaa oikeuden muuttaa tässä esitettyjä tietoja hankintamenettelyn aikana eikä esitteessä esitettyjä tietoja voida osaksikaan pitää sitovana lähtökohtana sopimusneuvotteluissa.

Esivalintamateriaali on laadittu yhteistyössä tilaajan ja tilaajan käyttämien asiantuntijoiden kanssa. Esivalintamateriaalissa esitetyt tiedot perustuvat tilaajalta saatuihin tietoihin ja tilaaja on tarkastanut ja hyväksynyt esivalintamateriaalin.

Hankintamenettelyyn osallistuvan ehdokkaan on hankittava omat oikeudelliset, rahoitus-, verotus- ja muut tarvitsemansa asiantuntijapalvelut tarjouksen tekestä varten.

Esivalintamateriaalissa esitetään hanketta koskevia tietoja vain valikoiduilta osin. Tilaaja tai asiantuntijat eivät vastaa esitettyjen tietojen riittävydestä tai mahdollisesta harhaanjohtavuudesta.

Tarjouskilpailuun osallistuminen edellyttää mm. osallistumista esivalintaan sekä kyselylomakkeissa pyydettyjen tietojen toimittamista täydellisinä määräaikaan mennessä.

Esivalinnassa valituille tarjoajille toimitetaan varsinaisen tarjouksen laatimiseksi hanketta koskeva tarjousasiakirjat.

Tarjousasiakirjoissa ilmoitetut tiedot ovat tulkintaerimielisyydessä ensisijaiset suhteessa esivalintamateriaaliin.





## Alustava aikataulu

Ennakkoilmoitus	03.04.2003	Esivalintavaihe
Hankintailmoitus	22.05.2003	
I Infotilaisuus	12.06.2003	Esivalintamateriaali saatavilla
Esivalintavaiheen ilmoittautumisaika päättyy	01.08.2003	Ilmoittautumisaika päättyy
Ehdokkaiden osallistumisilmoitusten tarkastaminen Ehdokkaiden esivalinta (max. 5 ehdokasta)	04.08. – 29.08.2003	
Tarjouspyyntö ja tarjousasiakirjat ehdokkaille Vuorovaikutus tilaajan ja valittujen tarjoajien välillä  Lisäinformaatio tarjoajille tarjousaikana  Lopullisten tarjousten vastaanottaminen	01.09.2003	Tarjouskilpailu Tarjousaika alkaa
Tarjousten jättäminen	28.11.2003	Tarjousaika päättyy
Vastaanotettujen tarjousten analysointi ja vertailu Parhaan tarjouksen valinta	12/ 2003 – 01/2004	Parhaan tarjouksen valinta
Sopimusneuvottelut valitun parhaan tarjoajan kanssa	02-03/2004	Neuvotteluvaihe
Sopimuksen allekirjoitus	03-04/2004	Sopimuskausi alkaa
Hankkeen toteutuksen käynnistys	05-06/2004	
Moottoritieosuus Lahti - Heinola tarkastettu, hyväksytty ja otettu käyttöön Palvelujakso, tieväylän hoito ja kunnossapitopalvelut	2006  30.09.2012	

## Lisätiedot

Lisätietoja hankkeesta antavat projektipäällikkö Kari Kuntsi, tiehallinto, Hämeen tiepiiri, puhelin 0204 22 4109, sekä projektivastaava Tero Haarajärvi, tiehallinto, Hämeen tiepiiri, puhelin 0204 22 3941.

<http://www.tiehallinto.fi/lahti-heinola>